

«Избыточный бюджет развращает»

Глава Росморречфлота Виктор Олерский об угольной пыли и высоких широтах

Этим летом и осенью российские порты пережили целый ряд регуляторных потрясений — от скандала вокруг перевалки угля до введения новых правил недискриминационного доступа и полного перевода тарифов на перевалку в рубли. Одновременно резко активизировалась подзабытая тема освоения Арктики. Как на самом деле будут реализованы вызвавшие споры в отрасли регуляторные инициативы и есть ли экономический смысл в развитии Севморпути, “Ъ” рассказал руководитель Росморречфлота, замминистра транспорта Виктор Олерский.

— Вопрос развития Арктики и, в частности, ее транспортной инфраструктуры после некоторого затишья снова вернулся на повестку дня. На ваш взгляд, у перевозок в регионе действительно есть перспективы и какой должна быть роль государства в их развитии?

— С учетом очевидного роста объемов деятельности в Арктике назрела необходимость совершенствования подходов в управлении. Пожалуй, в этом понимании единодушны и органы федеральной власти, и бизнес. Давайте посмотрим, что происходит с ключевыми параметрами — структурой и динамикой грузоперевозок в российской части Арктического бассейна.

Западной границей СМП считаются Карские Ворота, а восточной — бухта Провидения. Таким образом, терминал Варандей и платформа «Приразломная» находятся вне СМП, поэтому весь отгружаемый с них в направлении Мурманска объем нефти не влияет на статистику. Помимо строительных грузов для Сабетты и нефтяных с Обской губы, стабильны поставки в обоих направлениях в интересах «Норникеля», северный завоз и перевозки в интересах Минобороны. Кроме того, в этом году сделано несколько пробных отправок угольного терминала «Чайка» в порту Диксон.

Потенциал региона очень высок, в частности, за счет кратного увеличения объемов добычи углеводородов. До конца года должен стартовать «Ямал СПГ», увеличение объемов в сравнении с ожидаемым показывает «Газпром нефть» с Новопортовского месторождения, дополнительный прирост лет через пять могут дать объемы с Пайяхи. Безусловно, в перспективе «новоземельные» объемы «Роснефти».

— А какова, собственно, статистика?

— Если на 20 октября 2016 года по СМП было перевезено чуть больше 4 млн тонн грузов, то в этом году — уже более 7 млн тонн. По нашим ожиданиям в итоге в 2017 году будет перевезено 9–10 млн тонн, что в полтора раза больше, чем достигнутый максимум в советское время — 6 млн тонн. В сравнении с объемами перевозок по Суэцкому каналу и другими портами РФ это, конечно, немного, но потенциал существенный. При этом очевиден международный интерес к СМП — и даже не как к транзитному пути, а как к акватории, где находится значительная часть мировых запасов углеводородов.

Климатические условия в регионе диктуют необходимость наличия совершенно иных транспортных решений — это и суда максимального ледового класса, и надежные ледоколы, и, наконец, собственно портовая инфраструктура, способная уверенно работать в условиях низких температур. Безусловно, имеющие специальную подготовку моряки. Создается ощущение глобальности задачи. Это действительно так, но я бы не стал драматизировать, говоря о чрезвычайной сложности.

Каждый должен заниматься своим делом: недропользователи — добывать, судоходные компании — надежно доставлять, «Атомфлот» — обеспечивать гарантированную ледокольную поддержку. Для нас же, как для Минтранса, абсолютным приоритетом является безопасность мореплавания — результат качественного гидрографического, лоцманского и ледокольного обеспечения, несения аварийно-спасательной готовности на Севморпути, наконец, разумного нормативно-правового регулирования. И если это все исполнять на высоком уровне — бояться нечего, исторический опыт освоения Арктики у страны есть, и его нужно только совершенствовать.

— Что должно быть первичным — создание инфраструктуры или привлечение грузопотоков?

— Суть в деталях. В разные годы звучали разные предложения. Например, покрыть Арктику сетью дорог, что должно было привести к развитию промышленности, увеличению объемов добычи. Или запустить авиалинии между опорными пунктами, такими как Амдерма, Диксон, Тикси и так далее, обеспечив мобильность населения. Основной вопрос: кто будет летать и ездить? Ради чего?

Нам представляется, что наиболее жизнеспособна обратная модель. Жизнь это подтверждает. Мы понимаем, что основная деятельность в Арктике будет тяготеть к ресурсной базе. А она, к счастью, у нас значительна. И драйвером должен быть, безусловно, бизнес. В качестве примера можно сравнить по эффективности модель строительства и эксплуатации «Ямала СПГ» и «Норникеля». Не в обиду будет сказано, мы понимаем, кто, как и когда строил Норильский комбинат и каким образом были «оптимизированы» соответствующие расходы. Сабетта — совершенно другая история — это проект частных инвесторов при минимальном участии государства. Если говорить о строительстве порта, то бюджет потратил €1 млрд при общей стоимости проекта в \$28 млрд. Когда бенефициары проекта посчитали, что, вместо того чтобы вертолетами возить до 30 тыс. одновременно работающих строителей, выгоднее построить аэропорт, — был построен современный международный аэропорт. Сегодня там летает порядка 250–300 тыс. человек в год.

Бизнес сам подскажет, что ему надо. Как правило, это задачи развития морской инфраструктуры, налоговые льготы, финансовые гарантии для развития проектов. Поэтому лично мое мнение — транспортные решения должны тяготеть к тем точкам, на которые указывает бизнес, а не наоборот.

Классическая модель появления новых портов: морские терминалы строят их собственники, а инфраструктуру (канал, акваторию, защитные сооружения, железнодорожные подходы), как правило, создает государство, или она строится в рамках концессии. В случае с Арктикой такой инфраструктурой является СМП. И государство должно поддерживать путь в надлежащем состоянии. Еще раз — навигационно-гидрографическое, аварийно-спасательное и ледокольное обеспечение — три кита, на которых опирается СМП.

— А если крупный грузоотправитель в Арктике придет к государству и скажет: необходим мощнейший ледокол, способный обеспечить круглогодичный вывоз углеводородов в восточном направлении? Должно ли государство вкладываться в «Лидер»?

— Это вопрос счетный. Голова всему — экономическая модель и следующее за ней решение. Должны быть корректно рассчитаны как прямая, так и бюджетная эффективность. Скорее всего, прямой окупаемости точно не будет, экономика морской перевозки не потянет высокий ледокольный сбор. Если модель показывает, что строительство совсем недешевого ледокола приведет к созданию рабочих мест, увеличит налоговые поступления от разработки и эксплуатации месторождений, деятельности предприятий в Арктической зоне, которые сбалансируют затраты, то решение может и должно быть принято. Есть разные предложения. И сегодня в финансовом смысле не самые лучшие годы. Тотальный дефицит бюджета. С другой стороны, такая ситуация заставляет лучше думать, экономить, искать неординарные, нетривиальные источники и решения. Избыточный бюджет развращает.

— По информации “Ъ”, поиск частного инвестора для строительства «Лидера» не увенчался успехом. То есть вкладываться в дорогой проект придется «Росатому»?

— А вы что, правда, думаете, что «Росатом» готов позволить себе инвестировать значительные средства, не предполагая их возврата? Он такой же инвестор и тоже будет хорошо считать.

Зачем нужен «Лидер»? Это прежде всего круглогодичная работа в восточном направлении. Сегодня основной интересант — НОВАТЭК. Представляю, что обращение к одной компании с предложением инвестировать у ее акционеров и менеджмента большого удовольствия точно не вызывает. Но в то же время «Атомфлот» видит потенциальные грузопотоки, считает, постоянно уточняет финансовую модель.

Сценарии могут быть разными: либо скидывается пул грузоотправителей (что маловероятно) и дальше покупают услугу как бы у себя по формуле $cost+commission$, либо ледокол строит инфраструктурный инвестор и затем продает эту услугу. Вопрос вкуса и модели. Если сегодня экономика не сходится ни по одному сценарию, тогда все скажут, что еще не время, и вернуться к вопросу через несколько лет. Конечно, возможен вариант политического решения, но это уже не ко мне.

Если говорить о бизнес-ориентированных подходах, бывают, конечно, и ошибочные решения, когда создаются проекты, показывающие потом экономику хуже ожидаемой. Не стоит забывать, что работа на арктическом шельфе сильно отличается от проектов на континентальной части. Она и более физически сложная, и включает больше исходных параметров и участвующих факторов. Нужно сначала хорошо считать идею, а затем грамотно ее реализовать.

— Говорилось о необходимости трех «Лидеров». На ваш взгляд, столько сверхмощных ледоколов нужно?

— Если исходить из перспективного базиса продаж, мнения грузоотправителей — да. А дальше тот же вопрос: за чей счет банкет? Если часть затрат при формировании стоимости ледокольной проводки возьмет на себя государство (в первую очередь капзатраты), ответ тоже «да». Если это в чистом виде инвестпроект, то, думаю, еще не время.

Главная задача сегодня — поставить вовремя три ледокола ЛК-60. Возможно, этого недостаточно с учетом выбытия работающих сейчас атомных ледоколов «Таймыр» и «Вайгач». Хватит ледоколов или нет, зависит и от ледового класса судов, которые будут работать в Арктике. Некоторые из них большую часть года могут совершать самостоятельное плавание, не прибегая к услугам ледокола. При подготовке правил

плавания по СМП мы попытались подойти к этому вопросу максимально приближенно к существующим реалиям и ледовой ситуации, чтобы избежать избыточных затрат судовладельца. Раньше любое судно, которое оказалось на СМП, должно было платить за ледокольную проводку вне зависимости от того, осуществляется она или нет. Сейчас весь путь разделен на семь зон, к каждой из которых предъявляются различные требования по ледовому классу судна. Конечно, расположение точек погрузки тоже влияет на необходимое количество ледоколов.

— По данным ОСК, сдача ледокола «Виктор Черномырдин» намечена на июнь 2019 года, хотя вы неоднократно заявляли, что сроки с конца 2018 года не сдвигались. Обсуждался ли вопрос нового переноса с Росморпортом и Росморречфлотом? Готовы вы пойти на него или будут новые судебные разбирательства?

— С учетом ледовых испытаний ОСК видит срок сдачи судна в начале лета 2019 года. Это же показали и расчеты. Не потому, что корпорация технически не успевает в 2018 году, а так как самые сложные с точки зрения ледовых условий — апрель, май. И именно в эти месяцы необходимо провести испытания ледокола. Стучать их по голове невозможно. Мы здоровые люди. Сейчас мы технически не можем оформить перенос сроков из-за существующего порядка, но будем обращаться в правительство с просьбой оформить и сдвинуть дату сдачи.

Конечно, проще всего выкатить претензии заводу, выписать чек на несколько миллиардов и настоять на требованиях контракта по выплате неустойки. Но у нас судостроение — это вызов, денег больших нет, бизнес тяжелый, непростой, на «свежем воздухе», забот и проблем много. Чтобы там заработать деньги, должен быть конвейер заказов. Все сложно. Такая ситуация складывается не только в России — в Корее, например, очень серьезные верфи банкротятся. Отрасль-то циклична. Но когда мы заявляем, что надо поддерживать судостроение, давать заказы верфям, не очень правильно одновременно на ровном месте создавать надуманные препоны.

— Как вы оцениваете перспективы создания угольного порта «Лавна» в Мурманске? Есть ли инвесторы, готовые вкладываться в проект?

— При очевидном дефиците угольных терминалов решение о продаже пакета больше контрольного на совете директоров ГТЛК (год назад купила ООО «Морской торговый порт “Лавна”»), владеющее проектной и исходно-разрешительной документацией на строительство одноименного терминала. — “Ъ”) принято. Обсуждаем с рядом инвесторов их интерес к проекту.

— Кто эти инвесторы?

— Та же группа Mercuria. Крупный международный трейдер. К сожалению, мы своей неповоротливостью сбиваем инвестиционный азарт у потенциальных интересантов. Думаю, в ближайшее время можно ждать определенных новостей. Дальше уже некуда ждать. Тут даже вопрос не в целесообразности переноса мощностей с восточного берега Кольского залива на западный. Во-первых, расширяться на восточном берегу уже некуда, а самое главное — у нас в стране абсолютный дефицит мощностей для перевалки угля. Экспорт угля растет, мы осваиваем новые рынки продаж. Те терминалы, которые сегодня в работе, загружены гораздо больше чем на 100%. Это создает нервную обстановку, стимулирует рост стоимости перевалки. Никому ведь не нравится ни очередь, ни дороговизна. Нужно снижать «градус», а сделать это можно только за счет строительства новых портов и развития железнодорожных подходов.

— Летом активно обсуждалась тема закрытой перевалки угля, затем предлагалось сформировать правила для перевалки сыпучих пылящих грузов. Каковы перспективы этих инициатив? Насколько необходимы такие регламентирующие документы?

— Мы исходим из того, что содержание угольной пыли в воздухе в районе терминалов должно быть сокращено до минимума. Иной подход даже не обсуждается. Нужна для тех, у кого ее нет, специальная технология перевалки и хранения угля, которая не наносит очевидный ущерб окружающей среде, она не обязательно должна быть закрытой. При этом не нужно забывать, что измерения показали, что в воздухе содержится не только и не столько угольная пыль. Поэтому подходить к решению задачи необходимо аккуратно, чтобы дров не наломать, излишне не драматизируя ситуацию. И не рассказывать историю про жирных котлов-экспортеров.

Мы не должны забывать, что перевалка угля — только одно из звеньев большой «угольной цепочки». Если мы пройдем по ней от шахты или разреза, то увидим, что в процесс вовлечено огромное количество людей. Целые города, регионы, 20% объема экспортной перевозки по железным дорогам, налоги. Так наотмашь сказать — будете завтра закрытым способом в портах работать — невозможно. Это значит остановить весь экспорт. Те, кто может и должен принимать решения, по результатам обсуждений поняли, что нужно искать иные пути. В сухом остатке договорились, что должны использоваться лучшие технические практики защиты окружающей среды. Подход будет урегулирован на уровне акта правительства без внесения поправок в законодательство. Правды ради нужно сказать, что эта информационная встряска способствовала тому, что многие терминалы подтянулись. Реализуют экологические мероприятия, народ зашевелился.

— В конце октября правительство утвердило правила недискриминационного доступа к услугам морских портов (ПНД). У грузоотправителей к нему возник ряд вопросов — в частности, к приоритетам для партнеров по ЕАЭС. Как вы оцениваете принятый документ?

— ПНД — это десять лет работы большого количества заинтересованных сторон. И наконец-то они приняты. По сути дела, это механизм определения свободной мощности портов. В них есть критерии, которые позволяют ее рассчитать, расположены критерии в порядке приоритета. Странно, если построивший терминал еще и под свой груз должен быть, например, восьмым в очереди?

Некоторым угольным компаниям не понравился критерий, резервирующий соответствующий приоритет доступа за странами — членами ЕАЭС, подписавшими межправсоглашения, установившие объемы груза для перевалки в российских портах. Не вижу в этом особой проблемы. Во-первых, в едином экономическом пространстве иначе и быть не могло. Во-вторых, приоритет не первый, в-третьих, на практике речь будет идти не о 18–20 млн тонн объемов угля из Казахстана, а о гораздо меньшем объеме. Если придут казахстанские грузоотправители с 5 млн тонн, то как-нибудь место им найдется. Кстати, эти объемы и сегодня уже перерабатываются в наших портах. Другое дело, что в стратегии развития российских портов нужно учитывать и потребности в обслуживании внешней торговли наших союзников. На конец 2017 года мы подойдем к рубежу в 800 млн тонн грузов, обрабатываемых в морских портах. Динамика роста грузовой базы по части номенклатуры опережает динамику развития мощностей.

Но потенциально большей выглядит проблема развития дальних железнодорожных подходов после 2025 года. Она и сейчас есть на ряде направлений, но будет решена в

ближайшие два-три года. В последующие пять—семь лет возрастающий объем грузов в направлении портов выберет пропускную способность железных дорог, и снова появится ее дефицит (в первую очередь в восточном направлении) — если, конечно, заранее не задуматься о развитии транспортной инфраструктуры и товарном балансе. И дело совсем не в нерасторопности ОАО РЖД, они реагируют максимально оперативно, дело в существенно большей стоимости каждого последующего мероприятия для увеличения пропускной способности. Если сейчас мы расшиваем узкие места, то завтра речь пойдет о строительстве, например, третьего пути Транссиба.

Возвращаясь к ПНД. Всегда лучше с правилами, чем без них. Наверное, они не идеальны, но в сложном контексте множественных, часто пересекающихся интересов идеал вряд ли в принципе достижим. Они дались кровью и потом, и люди, работавшие над ними, поверьте, сделали все, чтобы они были цивилизованными. Опуская детали, не вспоминая о перипетиях при подготовке, скажу, что лучше перестать говорить на эту тему и строить новые терминалы, новые дороги. Тогда споры за доступ к инфраструктуре уйдут в прошлое.

— По каким грузам, кроме угля, есть дефицит портовых мощностей?

— Существует проблема нехватки мощностей для перевалки зерна. Перед нами стоит задача повысить цену зерна, оторвав ее от уровня себестоимости, санировав рынок зерна, а сделать это можно только за счет наращивания экспорта, так как при рекордном урожае внутренние цены сильно упали. Это хорошо, что мы научились осваивать новые рынки. Россия сегодня продает зерновые в 62 страны мира, а для расширения географии нужен крупнотоннажный флот, а значит, и глубоководные терминалы. Их не хватает. Мы опять уперлись в неразвитость транспортной инфраструктуры.

В моменте хорошим подспорьем могла бы быть доставка зерна речным флотом на рейды в Керченском проливе. Взрывной спрос из-за высокого урожая в этом году привел к дефициту как речного флота, так и якорных стоянок. В Росморречфлоте недавно состоялось совещание с участием капитанов морских бассейнов и портов, представителей зерновых экспортеров и Минсельхоза. Минтранс предложил сторонам переходить на долгосрочные отношения, так как вопрос планирования в транспорте крайне актуален: судно или терминал не построить за месяц, да и инвестиции крайне высоки. К сожалению, нет у нас, за редким исключением, культуры заключения, а главное — исполнения долгосрочных соглашений.

— Минфин подготовил законопроект по переводу тарифов стивидоров в рубли. В одной из версий было предложение сделать переходный период для компаний, имеющих валютные кредиты, до 2025 года. Какова судьба документа?

— Законопроект на этапе межведомственного согласования. Мы, как Минтранс, поддержали норму по переходному периоду. Но, честно говоря, это не наша формулировка, мы лишь с ней согласились. Я видел в прессе информацию со ссылкой на ФАС, что это Минтранс придумал, про 2025 год. Моя фраза была — за 2020 годом. Неопределенность в сроке была указана намеренно. Мы направили обращения крупным стивидорам с просьбой указать, есть ли у них валютные обязательства. Ничего пока особенного не получили. Поэтому говорить о том, 2025 или 2022 год, я бы пока не стал. Точно за горизонтом 2020 года.

— Еще в прошлом году остро встала проблема пропускной способности ряда речных бассейнов. Как идет реализация проектов Багаевского и Нижегородского гидроузлов? Идет ли до сих пор речь об организации концессии?

— Возможность концессии рассматривается. Недавно как раз обсуждали этот вопрос с Минфином. Мы будем предлагать такие решения либо по обоим гидроузлам, либо по одному из них. Модель предлагается следующая: часть средств на строительство выделяет федеральный бюджет, дефицит покрывается концессионером под обязательство государства (концедента) обеспечить его покрытие в рассрочку за горизонтом 2021 года с учетом процентных затрат, с одной стороны, и коммерческого денежного потока — с другой. Речь идет о дополнительном денежном потоке, возникающем после окончания строительства гидротехнических сооружений, основываясь на том, что будет расти эффективность перевозки через увеличение провозной способности судов, получающих полную загрузку. Скорее всего, будет введен сбор для судовладельца — в среднем порядка 60 руб. с тонны. Мы ведем переговоры о вхождении в концессию с рядом компаний, не буду называть имена и фамилии.

— Насколько вообще необходимы гидроузлы?

— Это стратегический проект, который ведет отсчет с советского периода. Окончанием строительства этих гидроузлов мы завершаем построение той логистической водной системы, которая в основном была задумана и создана в СССР, но не была завершена. То есть на 99% была создана Единая глубоководная система (ЕГС) с гарантированной глубиной 4 м, соединяющая Балтику и северные моря с Азовским, Черным и Каспийским морями. И как раз этот процент сводит на нет всю идею транзитного судоходства. На ЕГС осталось два узких места, два инфраструктурных ограничения — в районе Нижнего Новгорода и на Нижнем Дону. И это даже вопрос не столько про транспорт, сколько про конкурентоспособность наших грузов.

Как только будут построены низконапорные плотины и глубина в узких местах достигнет 4 м — судам будет обеспечена полная загрузка, а следовательно, предсказуемая экономика. Сегодня существует очевидная неопределенность в долгосрочном прогнозе водности. Соответственно, нет понимания прогноза загрузки судна. Снятие инфраструктурных ограничений, очевидность экономической модели эксплуатации судов быстрее убедят банки финансировать строительства флота. А это, безусловно, приведет к повышению загрузки российских верфей и оживлению речных перевозок.

— Но к проекту Багаевского гидроузла много вопросов со стороны экологов, рыбаков, местных жителей.

— Как и с любым большим проектом, всегда находятся люди, которые хотят в этой мутной воде золотую рыбку поймать. Это вопрос размера компенсационных платежей, стоимости выкупа земельных участков: нагнетание ситуации в понимании собственников только увеличит цену. Спорим, общаемся, убеждаем.

Представители Росрыболовства настаивали на сохранении естественного русла реки, ссылаясь на миграцию рыбы. Если бы наше обсуждение велось в XIX веке, такое утверждение было бы корректным. А сегодня все крупные реки европейской части России зарегулированы в интересах энергетики, водоснабжения предприятий и населения, водного транспорта. Фактически это цепочка водохранилищ. И только в части Нижнего Дона остался небольшой незарегулированный участок.

Если кто-то думает, что грузоотправители и судоходные компании являются главными бенефициарами строительства гидроузла, то это не совсем так. Мы уже забыли проблемы 2014–2015 годов — высохшие колодцы, оголенные водозаборы, вдруг появившиеся надгробные плиты затопленных кладбищ в Цимлянском водохранилище, проблемы аграриев. И вот еще один зримый аргумент против тезисов оппонентов — некогда богатейшее рыбой водохранилище пересыхает на глазах. С 1970-х годов выловы рыбы на Цимле упали в пять-шесть раз. Вода — это жизнь, а ее отсутствие — медленная смерть. Давайте выбирать между теоретическим подтоплением двух десятков подвалов и благополучием целого региона, а ведь есть еще и стратегические интересы страны. Напомню лишь, что без Цимлянского водохранилища невозможна работа Волго-Донского канала.

— Хоть что-то в рамках требований делается?

— В рамках проекта Багаевского гидроузла предусмотрено строительство специального рыбоходного канала, а большую часть периода нереста — вообще безнапорный, то есть открытый, безшлюзовой режим работы гидроузла. Кроме того, проект означает и оздоровление Цимлянского водохранилища. Это вода для населения.

Когда мы начинали проект, все консультации специалистов подтверждали, что он необходим для экологии, водопользования, транспорта, судостроения. Мы видели сложности, связанные с отношениями с людьми, которые там живут. Это и зона затопления, и необходимость отселения жителей в связи со строительством дамбы на месте большого поселка. Мы нашли техническое решение, как обойти поселок, он остался нетронут, и отселение теперь не требуется. Была в разы уменьшена зона затопления, понижен подпорный уровень. Все, что можно было сделать, сохранив задачу, мы сделали. Но все равно появились безответственные люди, которые вводят в заблуждение народ.

Сейчас первый этап проектирования Багаевского узла закончен, ведется проектирование второго этапа, выбор земельных участков, в ближайшее время начинаем подготовительные мероприятия. А в 2018 году начнется строительство и Нижегородского гидроузла.

— В прошлую навигацию ОАО РЖД предоставило 25-процентную скидку для перевозки нефти и нефтепродуктов с Саратовского НПЗ, где наблюдается прямая конкуренция водного и железнодорожного транспорта. Монополия продлила скидку и на следующий год. Как может быть решен этот вопрос? Обсуждается ли это в Минтрансе?

— Минтранс — регулятор, ОАО РЖД — хозяйствующий субъект. Понятно, что задача любого руководителя — увеличивать доходы вверенного предприятия. С точки зрения бизнеса не вижу тут ничего странного. Но регулятор должен поддерживать все виды транспорта. История плохая, если говорить о нефтепродуктах. В последние годы за короткий период почти весь наливной самоходный флот был обновлен, построено около 200 судов. Проекты несут долговую нагрузку, и в тех ставках, которые они предлагают, заложены затраты на ее обслуживание. Когда ОАО РЖД дает скидку 25%, это ниже уровня себестоимости услуг судовладельцев и совершенно противоречит политике государства, направленной на обновление флота и повышение безопасности судоходства. Грузовладельцы не расторгли контракт, но заявили, что есть конкурентное предложение, где ставки гораздо ниже, и что они готовы работать лишь на таких условиях. Ряд компаний несут серьезные убытки.

Как это происходит? Появляется инициатор, владелец парка, обращается к ОАО РЖД за предоставлением скидок в рамках тарифного коридора. Мы знаем эти фамилии. У них своя вахта, своя экономика. Все в рамках закона. Но не забывайте, что железная дорога круглогодична, а флот у нас сезонен. Кроме того, у нас есть Ладога, Онега, Куйбышевское и другие водохранилища. Условия плавания в них заставляют строить суда, близкие по своим характеристикам к морским, а это накладывает отпечаток на стоимость, она значительна. По сути, хорошее речное судно стоит столько же, сколько морское сопоставимого дедвейта. И все это не может не отражаться на ставках.

А ведь речной флот — это не просто пароходы. Это также и люди отрасли, судостроительные и судоремонтные заводы и, наконец, существенное вовлечение банковской системы... В общем, плохая будет история, если подходы предоставления сезонных скидок в направлениях перевозок, совпадающих с речными, станут практикой. Позиция Минтранса — мы это не поддерживаем.

Правды ради нужно отметить, что железнодорожники идут на скидки не от хорошей жизни, они также обновили вагонный парк, а значительная часть цистерн простаивает. Может быть, задуматься о субсидиях владельцам подвижного состава на компенсацию расходов по финансированию в тяжелые годы?

Но, конечно, по большому счету все наши проблемы с дефицитом или избытком транспортных средств — точно вопрос не их владельцев. Это вопрос постоянной своевременной актуализации баланса между спросом и предложением. А это уже задача федеральных органов, субъектов РФ. И с этой задачей мы пока справляемся лишь с переменным успехом.

— В 2017 году был впервые запущен круиз между Крымом и Сочи. Исходно вы говорили, что маршрут будет убыточным без дотаций государства. Каковы результаты?

— Круизов по Черному морю у нас не было со времен СССР, да и тогда это была дотационная линия. Предприятия, профсоюзы, другие общественные организации направляли свои группы в круизы со значительной бюджетной поддержкой. Я, когда говорил об убытках, видел экономику проекта в горизонте пяти лет. Было сразу очевидно, что первый год будет тяжелым. Мы до конца не понимали загрузку судна, расходы. Сегодня становится понятным и объем турпотока, и на чем можно сэкономить, где выбрать слабины. Конечного результата по навигации пока нет. Думаю, в оперативном финансовом смысле он будет планомерно отрицательным.

Но мы делаем выводы. Можно ведь сейчас увеличить значительно стоимость турпутевок и не попасть в платежеспособный спрос. Мы полагали, что это должен быть отчасти социально ориентированный проект. Один из важных итогов — навигация прошла успешно, без чрезвычайных ситуаций. Была одна задержка, реструктуризация рейса, связанная с погодой. В сентябре загрузка приблизилась к максимально возможной для судна. Я как раз был в этот момент на лайнере. Всегда видно, действительно ли помещается заявленное количество туристов или нет, комфортно ли им или нет. Все-таки есть узкие места, например ресторан. Когда на борту за 500 человек, чувствуется, что это уже предел. Несмотря на то что по проекту вместимость судна более 700 человек, мы же не можем людей разных фамилий поселить в одну каюту. Полного выбора пассажироместности не будет никогда. Мы считаем, что 550–600 человек — оптимальная загрузка. И она была достигнута.

В этом смысле результат первого года позитивен. Мы можем себе позволить какое-то время поработать в минус. Сегодня этот лайнер, если оценивать по шкале отеля, имеет крепкие три звезды. Понятно, что всегда можно найти минусы, судну 40 лет, но есть и лайнеры, которые ходят по 100 лет. С точки зрения интерьеров там заменено почти все. Продукт востребован. Задача — его улучшить. Может быть, будем в Сухум заходить, сейчас это обсуждается с правительством Абхазии. Главное — мы задали ориентир, бизнес смотрит на нас. Если проект покажет жизнеспособность, вероятно его мультипликация. Это как с Керченской паромной переправой: сначала проектом занималось государство, а потом, увидев его успешность, пришли частные инвесторы.

— Как складывается судьба постановления правительства №383 о госсубсидировании процентов по кредитам и лизинга судов? Недавно Минпромторг обращался в Минтранс с просьбой помочь в его продлении.

— Думаю, что действие постановления будет продлено, иначе это плохой сигнал. Мы понимаем, что исходно оно было направлено на поддержку российских верфей. Сейчас мы обсуждаем возможность объединения мер из постановления №383 и судового утилизационного гранта в один документ. Переговоры зашли не так далеко, но есть понимание с Минфином, что это нужно сделать. Тогда судовладельцам не придется выбирать между двумя этими мерами господдержки. Все-таки они направлены на разные цели и вместе будут работать эффективнее.

В частности, сейчас очень непросто заказчикам пассажирского флота — казатраты высоки, а сезон короткий. Не удастся охватить и малых и средних судовладельцев, которые не очень верят в будущее. У них нет понимания, будут ли субсидии распространяться на весь период окупаемости судна. Поэтому параллельно мы смотрим на другие инструменты.

Недавно на совещании у Михаила Абызова обсуждали потенциальную замену постановления №383 другими финансовыми инструментами, как, например, специальными инвестконтрактами, программами льготного финансирования и тому подобными. Это вполне реально. Раньше стоимость заемных средств была гораздо выше, чем сейчас. При сегодняшнем уровне инфляции можно обсуждать вариант институтов развития. Вместо субсидии — дешевое финансирование. Ликвидности в стране много. Очевидно, тогда встанет вопрос гарантий государства. И это более работоспособная мера поддержки, более эффективная по сравнению с действующей, она долгосрочная.

Интервью взяла Анастасия Веденева